

Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XIX — Radom, 7 grudnia 1937 r. — Nr. 19

Spis treści.

Poz. 113.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 26 października 1937 r. Nr. 109 o postępowaniu w sprawie zwolnień pracowników od zastępczego obowiązku wojskowego.

W związku z wejściem w życie dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6.XI.1936 r. (Dz. U. R. P. Nr. 86 z 1636 r. poz. 601) w sprawie zmiany ustawy z dnia 23.5.1924 r. o powszechnym obowiązku wojskowym, napływają do Dyrekcji podania pracowników, którzy powołując się na art. 98-d pkt. c przytoczonego dekretu, proszą Dyrekcję o przedstawienie ich próśb właściwym władzom administracyjnym, celem zwolnienia ich od zastępczego obowiązku wojskowego, polegającego *na obowiązku bezpłatnego*

wykonywania pracy dla celów obrony państwa, oraz potrzeb gminy lub gromady, mających związek z tą obroną.

Ponieważ wezwanie do wykonywania wspomnianego obowiązku, zainteresowani pracownicy niejednokrotnie otrzymują od władz administracyjnych na 1 lub 2 dni przed obowiązkowym terminem stawienia się do pracy, przeto Dyrekcja z uwagi na krótki okres czasu nie miałaby możności przesłać odnośnego podania do właściwego Starostwa.

W związku z powyższym zarządzam, że podań pracowników w powyższych sprawach nie należy nadsyłać do Dyrekcji, lecz winni je załatwiać we własnym zakresie naczelnicy (kierownicy, zawiadowcy):

Oddziałów Ruchowo-Handlowych
Oddziałów Drogowych
Parowozowni Głównych
Warsztatów Głównych II kl. w Radomiu
Warsztatów Sygnałowych w Radomiu
Głównych Magazynów Zasobów
Zarządów Kolei Wąskotorowych;

w Dyrekcji natomiast naczelnicy wydziałów i biur, którym pracownicy podlegają.

Jednocześnie zaznaczam, że wymienieni zwierzchnicy służbowi winni występować do właściwych Starostw z wnioskiem o zwolnienie od zastępczego obowiązku wojskowego tylko tych pracowników, których powołanie do pracy rzeczywiście mogłoby spowodować istotną szkodę dla służby kolejowej oraz, że w przypadku stwierdzenia nie zastosowania się do powyższego, winnych będę pociągał do odpowiedzialności służbowej.

Ponadto polecam, aby zwierzchnicy służbowi, o których mowa wyżej składali w końcu każdego roku kalendarzowego do Biura Personalnego, wykazy imienne pracowników, których ze względów służbowych zwolniono od zastępczego obowiązku wojskowego z krótkim umotywowaniem.

Nr. P. 3-a 1/33/37.

Poz. 114.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 4 listopada 1937 r. Nr. 110 w sprawie wykazywania dokładnych adresów i określania miejsc wypadków na linii.

Zdarzają się przypadki, że niektóre jednostki służbowe przy zgłaszaniu adresów pracowników, lub przy określaniu miejsc wypadków zaszłych na linii, używają określeń nie zawsze zrozumiałych dla władz administracji ogólnej. Naprzykład:

„pracownik X, zamieszkuje na 140 km. linii Lublin—Kowel koszarka Nr. 57 i t. p."

Określenie takie stwarza trudności przy współpracy z władzami administracji ogólnej, dla których podstawą ustalenia miejsca wypadku czy miejsca zamieszkania danego pracownika winno być ścisłe podanie miejscowości, a więc: wsi, gminy i powiatu, do których wskazany teren, koszarka, czy inny budynek kolejowy należy, naprzykład:

1) między stacjami X—Y w odległości 14 km. od stacji „X" na terenie należącym do wsi .... gminy .... powiatu .... zdarzył się wypadek najechania przez pociąg i t. d.

2) zgłaszam, że pracownik „Z" zamieszkuje w odległości 20 km. od stacji „X" między stacjami „X—Y" koszarka Nr. 38, na terenie należącym do wsi .... gminy .... powiatu ....

Podając powyższe do wiadomości poleca się, ażeby jednostki służbowe stosowały się w zupełności do podanych wzorów zgłoszeń.

Nr. P. 3-a 1/37/37.

Poz. 115.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dn. 9 listopada 1937 r. Nr. 111 w sprawie przyznawania i wstrzymywania dalszej wypłaty dodatków funkcyjnych.

Celem usprawnienia wypłaty dodatków funkcyjnych, przewidzianych rozp. Ministra Komunikacji z dnia 10 lutego 1934 r. Nr. P.U. II/70/1/34 (Dz. Urz. M. K. Nr. 4, poz. 18) zarządzam:

Dodatki funkcyjne dla pracowników mianowanych na stanowiska kierownicze, jak również dla pracowników pełniących obowiązki względnie pełniących czasowo czynności na stanowiskach kierowniczych wypłacać będzie Biuro Finansowe na podstawie odnośnych zawiadomień właściwych Wydziałów (Biur).

W zawiadomieniach tych należy wskazywać ścisłą datę objęcia służby na stanowisku kierowniczym na podstawie mianowania na to stanowisko, lub datę, od której dany pracownik pełni obowiązki, względnie czynności, na stanowisku kierowniczym, gdyż daty te, zgodnie z zarządz. M. K. z dn. 9.12. 1936 r. Nr. P. 6/70/35/36 (Dz. Urz. M. K. Nr. 67, poz. 345), decydują o powstaniu prawa do dodatku funkcyjnego.

W razie powstania przyczyn, mających wpływ na dalszą wypłatę dodatków funkcyjnych (pkt 6 zarządz. M. K. z dn. 23.2.1934 r. Nr. P.U.II/70/2/34), winny Wydziały (Biura) niezwłocznie zawiadamiać Biuro Finansowe, które na podstawie tych zawiadomień wstrzymywać będzie wypłatę dodatków funkcyjnych.

Wypłatę dodatków funkcyjnych pracownikom stałym zarządza i wstrzymuje odnośny Wydział (Biuro).

Sprawę wypłaty zasiłków wyrównawczych pracownikom na stanowiskach kierowniczych regulują postanowienia pktu 11 zarządz. M. K. z dn. 23.2.1934 r. Nr. P. U. II/70/2/34 oraz postanowienia pktu 2 i 3 ust. 1, pktu 2 i 3 ust. 2 i 3 wyjaśnienia M. K. z dnia 29.5.1936 r. Nr. P. 6/27/32 36 (Dz. Urz. M. K. Nr. 32 poz. 160).

Jednocześnie wyjaśniam, że o prawie do dodatku funkcyjnego nie stanowi wyłącznie dekret, zwalniający ze stanowiska kierowniczego, lecz fakt wywołany tym dekretem, a polegający na przekazaniu przez pracownika dotychczasowych czynności.

W razie więc zwolnienia pracownika ze stanowiska kierowniczego, lub zwolnienia od pełnienia obowiązków na stanowisku kierowniczym dekretem właściwej władzy, dany pracownik traci prawo do dodatku funkcyjnego dopiero z chwilą faktycznego zaprzestania pełnienia tych czynności.

Jeśli zaś pracownik mianowany na stanowisko kierownicze, lub któremu władza powierzyła pełnienie tych czynności w formie dekretu, zostanie usunięty od pełnienia obowiązków na stanowisku kierowniczym, — prawo do dodatku funkcyjnego traci po upływie dwuch miesięcy niepełnienia tych czynności, o ile przed upływem tego czasu nie otrzyma dekretu, zwalniającego ze stanowiska kierowniczego, lub od pełnienia obowiązków na stanowisku kierowniczym.

Za terminową i prawidłową wypłatę dodatków funkcyjnych ponosi odpowiedzialność Biuro Finansowe, odnośne zaś Wydziały i Biura odpowiadają za właściwe i zgodne z rzeczywistością zawiadamianie Biura Finansowego.

Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem **1. I. 1938 r.**

Jednocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Dyrektora Kolei z dnia 28.1.1935 r. Nr. P. 1/17/1/35 w sprawie dodatków funkcyjnych i zarządz. Biura Personalnego z dnia 27.5.1935 w sprawie dodatków funkcyjnych.

Nr. P. 1b/16/17/37.

Poz. 116.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 22 listopada 1937 r. Nr. 112 w sprawie podziału linii Dyrekcji na odcinki Kontrolerów przewozowych.

Od dnia 1 grudnia 1937 r. ustalam następujący podział linii Dyrekcji na odcinki kontrolerów przewozowych.

Nr. odcinka	Nazwisko i imię kontrolera	Miejsce zamieszkania kontrolera	Granice odcinków
1	Łukaszewski Bronisław	Kielce	Kielce — { Strzemieszyce Częstochowa
2	Chwaliński Wincenty	Radom	Kielce wyłącznie — Dęblin wyłącznie; Radom — Okęcie wyłącznie; Kozienice — Wysokie Koło
3	Kuczborski Witold	Skarżysko — Kamienna	Skarzysko-Kam. wyłącznie { Rozwadów wył. Słotwiny wył.
4	Szumejko Aleksander	Lublin	Lublin wyłącznie, Łuków wyłącznie Rozwadów „ Dęblin — Łuków wyłącznie
5	Lewandowski Kazimierz	Lublin	Dęblin wyłącznie — Kowel wyłącznie bez st. Rejowiec
6	Czubaszek Władysław	Zamość	Rejowiec włącznie — Rawa Rusku wył. Zawada — Włodzimierz wyłącznie

Nr. odcinka	Nazwisko i imię kontrolera	Miejsce zamieszkania kontrolera	Granice odcinków
7	Dąbrowski Stefan	Kowel	Kowel — Brześć n/B. wyłącznie, Kamień Koszyrski, Włodzimierz — Wojnica, Rożyszcze włącznie
8	Witkowski Juljusz	Kiwerce	Kiwerce — Stojanów wyłącznie, Granica Państwa p. Mohylanami
9	Bogdanowicz Emil	Sarny	Równe wyłącznie — Łuniniec wyłącznie Ostki — Kowel wyłącznie

Z chwilą wejścia w życie niniejszego zarządzenia traci moc obowiązującą zarządzenie Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 25 lutego 1936 Nr. IV.1b.Pc.2/37, ogłoszone w Dzienniku Zarządzeń D. O. K. P. Radom Nr. 1 z dnia 29 lutego 1936 r.
Nr.IVlb180/37.

Poz. 117.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 29 listopada 1937 roku Nr. 113 w sprawie kontroli specjalnej obrotu towarowego polsko-bułgarskiego.

Zgodnie z obwieszczeniem Ministra Skarbu z dnia 18 listopada 1937 r. (Monitor Polski Nr. 267 poz. 421) z dniem 20 listopada 1937 r. obrót towarami pochodzącymi z polskiego obszaru celnego i towarami pochodzącymi z Bułgarii między polskim obszarem celnym a Bułgarią podlega kontroli specjalnej.

W celu wykonania tej kontroli przy odprawie celnej (ostatecznej, jak i warunkowej, dotyczącej obrotu uszlachetniającego czynnego lub biernego i reperacyjnego) towarów pochodzących z polskiego obszaru celnego a wywożonych do Bułgarii, wymagane jest od stron przedstawienie świadectw rozrachunkowych na wywóz, wystawionych przez Polski Instytut Rozrachunkowy.

W związku z tym przy przyjmowaniu do przewozu przesyłek przeznaczonych do Bułgarii należy uprzedzać zainteresowanych eksporterów o obowiązku przedstawiania władzom celnym świadectw rozrachunkowych. O dołączeniu względnie nie dołączeniu do dowodów przewozowych wzmiankowanego świadectwa nadawca winien uczynić w liście przewozowym odnośną adnotację.
Nr. IV 1 h Cl.22/37.

Poz. 118.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dn. 22 października 1937 r. Nr. 114 w sprawie wyjaśnień do Przepisów Ruchu Nr. R1 wydanych w oddzielnym zeszycie.

W uzupełnieniu okólnika z dnia 15 kwietnia 1937 r. Nr. 48 w sprawie wyjaśnień do Przepisów Ruchu Nr. R 1 (Dziennik Zarządz. Nr. 9 z dnia 31 maja 1937 r.) ogłaszam dalsze wyjaśnienia do tychże przepisów.

Wyjaśnienia te wydane w oddzielnej odbitce, należy dołączyć na stałe do Przepisów Ruchu Nr. R1.
Nr.1.4a 75/128/37.

Poz. 119.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 3 listopada 1937 roku Nr. 115 w sprawie zawiadamiania najbliższej parowozowni w kierunku biegu pociągu o pożarach powstałych od iskry z parowozu.

Zaszedł wypadek, że telegram, nadany w/g adresu siedemdziesiąt, doręczony został do parowozowni z tak znacznym opóźnieniem, że parowóz prowadzący pociąg, po przejściu którego powstał pożar, odszedł turnusowo z innym pociągiem. Wobec tego nie były dokonane oględziny przyrządów odis-

kiernych bezpośrednio po wypadku; brak zaś danych o ich stanie ujemnie wpływa na wyświetlenie rzeczywistej przyczyny pożaru.

Podając powyższe do wiadomości poleca się, aby zawiadowcy stacyj, nadając telegramy z adresem siedemdziesiąt, nadawali jednocześnie oddzielne telegramy do najbliższej parowozowni w kierunku biegu pociągu z żądaniem dokonania oględzin przyrządów odiskiernych.

Jednocześnie zwraca się uwagę pracownikom telegrafu o konieczności niezwłocznego doręczenia omawianych telegramów do parowozowni.

Nr. I.1e/Ts.59/37.

Poz. 120.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dn. 13 listopada 1937 r. Nr. 116 w sprawie gospodarki wagonami towarowymi.

Obserwacja rejestracji wagonów, jak również i kontrola gospodarki wagonowej przez organa Dyrekcji w Oddziałach Ruchowo-Handlowych na stacjach, ekspedycjach towarowych i t. p. ujawniła, iż w tej służbie, mającej ogromny wpływ na dochodowość kolei zapanowała samowola, wyrażająca się całkowitym ignorowaniem wszelkich przepisów i zarządzeń, wydanych w sprawie gospodarki wagonowej.

Dla przykładu podaję szereg występków i wykroczeń ilustrujących złą wolę i bardzo poważne uchybienia ze strony poszczególnych jednostek służbowych, mianowicie:

A. Co do dyspozytorów Oddziałów Ruchowo-Handlowych:

1) Stwierdzono, iż szczególnie w jednym z Oddziałów, dyspozytorzy świadomie, z premedytacją wprowadzają w błąd Dyrekcję, a zatym i Ministerstwo Komunikacji, ponieważ dla zmniejszenia współczynnika obrotu wagonów podnoszą bardzo znacznie ilość wagonów naładowanych i zmniejszają ilość wagonów próżnych. Działaniem takim powodują przedstawianie fałszywego obrazu pracy wagonów i stacji tak Dyrekcji, jak i wyższym urzędom, t. j. Ministerstu Komunikacji i Głównemu Urzędowi Statystycznemu.
2) Dyspozytorzy Oddziałowi, okłamując Dyrekcję, pokrywają błędy swoje, i błędy stacji w ten sposób, iż w przypadku krzyżowania się na danym odcinku próżnych wagonów jednego i tego samego rodzaju, określają je jako wagony do naprawy lub dezynfekcji.
3) Nie wykonując należycie swych obowiązków i lekceważąc je, podają dyspozytorowi dyrekcyjnemu fałszywe informacje, twierdząc niezgodnie z prawdą, iż n. p. w danym dniu nie było na terenie Oddziału ani jednego pociągu roboczego, podczas gdy w dniu tym pociągi takie kursowały.
4) Nie zgłaszają w terminach ustalonych przez Dyrekcję raportów o pracy wagonów R. N. 24 i o sytuacji wagonowej R. N. 24a.
5) Wbrew postanowieniom Instrukcji R. N. 2, § 19 pkt. 2 i 5, nie zgłaszają do Dyrekcji o wysłaniu, lub nie wysłaniu dysponowanych próżnych wagonów, zwłaszcza wagonów specjalnych z Oddziału do Oddziału lub do sąsiednich Dyrekcyj. Dotyczące dane uzyskują dyspozytorzy dyrekcyjni każdorazowo dopiero na specjalne żądanie.
6) Nie odstawiają do rezerwy wagonowej tych seryj wagonów, co do których ogłaszana jest sytuacja normalna i które są w nadmiarze.
7) Przez niewłaściwe dyspozycje uświęcają niejako zakorzenione zło po stacjach, n. p. polecając w pewnych wypadkach okartkowywanie poszczególnych próżnych wagonów dysponowanych, stwarzają pozory, jakoby zasadniczo istniała reguła, iż próżnych dysponowanych wagonów nie należy okartkowywać, co jednak sprzeciwia się postanowieniom Instrukcji R N. 2, § 29 i 30.
8) Nie reagują na niedbałe i nieprawdziwe zgłaszanie przez stację sytuacji wagonowej, a po ujawnieniu złej woli, czy też błędów ze strony stacji, nie wkraczają jak tego wymaga interes służby i władzom przełożonym nie zgłaszają stwierdzonych na stacjach usterek i t. d.

B. Co do służby stacyjnej.

1) Ilostany wagonów rozporządzalnych, zgłaszanych przez stacje do Oddziałów Ruchowo-Handlowych, niezgodne są ze stanem faktycznym, mianowicie — stacje:
   a) wbrew postanowieniom Instr. R. N. 2 § 14 pkt. 4b, nie zgłaszają w sytuacji, jako rozporządzalnych, wagonów znajdujących się pod wyładunkiem i przeznaczonych do wyładunku,
   b) wbrew postanowieniu Instrukcji R. N. 2, § 14, pkt. 4, nie zgłaszają poszczególnych wagonów przeważnie seryj bardziej poszukiwanych, — czyniąc tak bądź z niedbalstwa, bądź też świadomie dla zapewnienia sobie pewnej nadwyżki takich wagonów,
   c) wbrew postanowieniu Instrukcji R. Nr. 2, § 21 pkt. 2, nie zgłaszają w sytucji tych wagonów, które biegną automatycznie n.p. węglarki do kopalń,

d) z pośród 22 stacyj, ostatnio przekontrolowanych, znalazła się zaledwie jedna, która zgłoszony ilostan wogonów rozporządzalnych miała zgodny ze stanem faktycznym.

2) Stacje żadają przydziału wagonów pewnych seryj, mimo, iż w dniu zgłoszenia zapotrzebowania posiadają u siebie odpowiednie wagony pod wyładunkiem, nie zgłoszone w ilostanie rozporządzalnym. Skutek jest taki, że wagonów zadysponowanych przez Oddział i przybyłych na stację nie odczepiają od pociągu, gdyż w międzyczasie wagon ukryty, został wyładowany; przez takie niedbalstwo wywołują zbędny przebieg wagonów.

3) Dysponowane pod buraki wagony Wm samowolnie, w większych ilościach, zwracają z powrotem do stacji zbiorczej, wywołując tym samym zbędną pracę na tej stacji i poważny, oraz kosztowny próżny przebieg wagonów.

4) Wbrew postanowieniu Instrukcji R. N. 2 § 19 pkt. 7, samowolnie odczepiają wagony od pociągów n. p. dla pokrycia dodatkowego zamówienia.

5) Wbrew postanowieniom Instrukcji R. N. 29 ust. 1, do § 21 Instr. R. N. 2, w zgłaszanej sytuacji nie wyszczególniają wagonów Wdk i Wmk, i traktują je narówni z innymi węglarkami, wysyłając do kopalń lub pod naładunek kamienia, co w skutkach wywołuje zwiększenie zapotrzebowania na platformy serii Pdkz.

6) Nie przestrzegają postanowień Instrukcji R. N. 29 pkt. (6) do Instrukcji R. N. 2 § 14 ptk. 1 i 2. i nie zgłaszają w raporcie sytuacyjnym:

a) powierzchni w m^2 co do wagonów Kds, Kms, poczynając od 28 m^2 wzwyż, a co do wagonów Kk, poczynając od 27 m^2 wzwyż,

b) długości w metrach co do wagonów Kk, oraz platform 10 metrowych lub dłuższych z wyjątkiem Pdr.,

c) braku ścian lub kłonic przy platformach, przy których powinny być ściany lub kłonice.

7) Nie zgłaszają w raporcie sytuacyjnym powierzchni wagonów nawet wobec wyraźnego żądania nadawcy podstawienia wagonu o określonej powierzchni, co szczególnie, przy zamówieniach na wagony serii Sn, ma bardzo duże znaczenie. Nie podstawienie wskazanego przez nadawcę wagonu, powoduje z jego strony skargi i narzekania, wywołane stratami materialnymi.

8) Pod przesyłki pospieszne przyspieszone żywych zwierząt, towarów łatwo psujących się i t. p. nie żądają wagonów, zdatnych do biegu pociągami osobowymi.

9) Wbrew postanowieniu Instrukcji R. N. 2, § 15 pkt. 6, nie zaznaczają w zapotrzebowaniu wagonów na przewóz przesyłek przeznaczonych zagranicę, lecz pod takie przesyłki podstawiają wagony niewyposażone w hamulec lub przewód West-Lu.

10) Nie stosują postanowień Instrukcji R. N. 2, § 15 pkt. 5 i § 33 pkt. 1b, to znaczy — nie starają się pokrywać zapotrzebowania zastępczo wagonami innej serii, oraz na wypadek braku lub małej ilości wagonów tej serii, którą nadawca żąda (szczególnie co do wagonów serii Sn) nie starają się uzyskać oświadczenia nadawcy na zgodę podstawienia mu wagonu zastępczego i nie zgłaszają tego w zapotrzebowaniu.

11) Lekceważąc postanowienia Instrukcji R. N. 2, § 15 pkt. 8, w zgłaszanej sytuacji nie czynią uwagi odnoszącej się do nie podstawienia wagonów lub nie wykonania dyspozycji z dnia poprzedniego.

12) Zgłaszając w sytuacji iłostanu wagonów rozporządzalnych nie czynią tych zgłoszeń w formie ułamka, którego licznik winien wyrażać wagony przeznaczone do wyładunku również i na bocznicach, zaś mianownik wagony próżne danej serii.

13) Pod drobne przesyłki zwierząt żywych, nadawanych do jednej i tej samej stacji docelowej i w tym samym dniu, wbrew elementarnym zasadom gospodarki wagonowej, podstawiają dwa lub nawet trzy oddzielne wagony dla załadowania do każdego z nich po kilka sztuk świń, albo też czynią nadawcom duże trudności w wyznaczeniu wagonu, celem załadowania żywej drobnicy.

14) Nie okartkowują wagonów dysponowanych w myśl Instrukcji R. N. 2 § 29 pkt. 1.

15) Wbrew przepisom Instrukcji R. N. 2 § 15 pkt. 2 ust. 2 nie prowadzą oddzielnego dziennika telefonicznego, używając do zapisywania dyspozycji różnych druków jak książki magazynowe, książki kasowe, książki obrotu wagonów, a nawet luźnych świstków papieru. Wbrew postanowieniom „Przepisów dla służby telegraficznej i telefonicznej“ rozmowy wpisywane są niewyraźnie, nieczytelnie, są poprawiane i najczęściej bez zastosowania numeru porządkowego telefonogramu, bez godziny nadania lub przyjęcia, a nawet bez wpisania daty dnia, co uniemożliwia wszelką kontrolę.

Z powyższych jaskrawych przykładów narzuca się wniosek, iż obecny sposób prowadzenia gospodarki wagonowej oraz stosowanie regulaminu przewozów, jest szkodliwy, niedbały i nieumiejętny, że nadzór zwierzchników na linii i organów kontrolnych jest więcej jak niedostateczny i że wobec takiego stanu sprawy, należy zastosować jaknajsurowsze sankcje, które zmuszą pracowników do zaniechania ignorancji, niedbalstwa, kłamstwa, braku zainteresowania i czujności.

Powołując się na przepisy o stosunku służbowym Pracowników Przedsiębiorstwa P. K P. § 55 ptk. (2) i (3), za występek wypływający ze złego zamiaru, jak n. p. chęć zysku materialnego lub świadome kłamstwo z chęcią wprowadzenia w błąd władzy przełożonej, pociągać będę do odpowiedzialności dyscyplinarnej.

Opierając się na wyżej wymienionych Przepisach (§ 38 punkt (1) i (2), niezależnie od odpowiedzialności porządkowej, pociągać będę do odpowiedzialności materialnej, bądź to indywidualnej, bądź też solidarnej, stosując:

a) za nie usprawiedliwione postoje wagonów próżnych lub ładownych po stacjach, ładowniach, bocznicach, parowozowniach, warsztatach, magazynach zasobów, oraz różnych punktach służby drogowej, przypisywanie winnym ponoszenie opłat za postojowe,

b) za nie usprawiedliwione przebiegi wagonów próżnych, przypisywanie do zwrotu taryfowych kosztów przebiegu.

Za wykroczenie służbowe jak: samowolne odczepianie wagonów próżnych od pociągów, niewłaściwe zgłaszanie sytuacji wagonów, nieuwzględnianie wykonalnych żądań nadawców, przewidzianych w przepisach, czynienie im trudności przy zamawianiu wagonów i nadawaniu przesyłek — o ile takie naruszenie obowiązków służbowych nie będzie mieć znamion występku — w ogól ności za wszelkie niedbalstwo w wykonywaniu służby wagonowej i ekspedycyjnej winni pracownicy pociągani będą do właściwej odpowiedzialności porządkowej.

Za nieodpowiedni nadzór usuwać będę pracowników z zajmowanych stanowisk na stanowiska niższe.

Zarządzam, by do dnia 31 stycznia 1938 r. zastępcy zawiadowcy stacji I kl., zawiadowcy stacji II, III i IV kl. kierownicy ekspedycyj towarowych II kl. i biur wagonowych, zawiadowcy odcinków drogowych, zawiadowcy parowozowni pomocniczych, zawiadowcy pomocniczych magazynów zasobów i cały niższy personel służb mających styczność z gospodarką wagonową byli przeegzaminowani z Instrukcji i przepisów dotyczących gospodarki wagonowej w zakresie odpowiadającym ich czynnościom służbowym. Pracowników, którzy do powyższego terminu nie wykażą się dostateczną znajomością tych przepisów, należy poddać w terminie jednomiesięcznym ponownemu egzaminowi. Na wypadek negatywnego wyniku ponownego egzaminu, należy pracowników takich zaproponować mi do usunięcia na niższe stanowisko.

Polecam zwierzchnikom służbowym z treścią niniejszego okólnika dowodnie zaznajomić podwładny personel, a organom kontrolnym sprawdzać, czy przepisy odnoszące się do wykonywania służby wagonowej i ekspedycyjnej są należycie przestrzegane.

Nr.I.3a 11/93/37.

Poz. 121.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 16 listopada 1937 r. Nr. 117 w sprawie przestrzegania szczególnych środków ostrożności w czasie przejazdu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej zwyczajnymi pociąg. pasażerskimi.

§ 1. Przed pociągiem zwyczajnym, którym jedzie Pan Prezydent Rzeczypospolitej, należy przeprowadzić parowóz pilotowy według rozkładu jazdy, wyznaczonego przez D. O. K. P.

§ 2. Pociąg pasażerski, którym jedzie Pan Prezydent Rzeczypospolitej, przeprowadzają Naczelnicy Oddziałów Ruchowo-Handlowych ulokowani w wagonie bagażowym, a Naczelnicy Parowozowni Głównych i Naczelnicy Oddziałów Drogowych — na parowozie w obrębie swych Oddziałów.

Parowóz pilotowy przeprowadzają na swych odcinkach Kontroler Ruchu, Kontroler Drogowy i Instruktor drużyn parowozowych.

§ 3. Do przeprowadzenia pociągu zwyczajnego, którym jedzie Pan Prezydent Rzeczypospolitej należy wyznaczyć drużyny parowozowe i konduktorskie znane z sumiennego pełnienia obowiązków służbowych, obznajmione dokładnie z właściwościami lokalnymi danej linii i z obsługą danego parowozu.

Do pociągu należy również wyznaczyć rewidenta wagonów i montera sygnalizacji z telefonem polowym.

Drużyna parowozowa powinna składać się z maszynisty, jego pomocnika i palacza.

§ 4. W czasie postoju pociągu zwyczajnego, którym jedzie Pan Prezydent Rzeczypospolitej zadymianie stacji z jakiegokolwiek parowozu jest bezwzględnie wzbronione.

§ 5. Zawiadowcy stacyj mają osobiście czuwać nad wykonywaniem służby ruchu całego personelu, w szczególności nad wczesnym przygotowaniem i zabezpieczeniem drogi przebiegu tak, aby zatrzymanie pociągu przed semaforami wjazdowymi i wyjazdowymi oraz zmiana toru wjazdowego były wykluczone, a odjazd pociągu nastąpił ściśle według rozkładu jazdy.

Ponadto zawiadowcy stacyj mają się troszczyć, aby przesyłki przeznaczone do załadowania złożone były na czas w odpowiednim miejscu, a pracownicy przeznaczeni do załadowania i wyładowania oczekiwali przybycia pociągu na właściwym miejscu.

§ 6. Praca manewrowa winna być przerwana conajmniej na 30 minut przed przyjściem pociągu.

Na godzinę przed przyjściem pociągu należy przeprowadzić kontrolę zwrotnic, a w czasie przejścia pociągu na zwrotnicach przejeżdżanych pod ostrze powinien się znajdować oprócz zwrotniczego (starszego zwrotniczego, nastawniczego) jeszcze i dyżurny ruchu.

§ 7. W porozumieniu z miejscowymi organami władz administracyjnych, należy usunąć z obrębu stacji wszelkie osoby podejrzane, a pasażerów wypuścić z poczekalni na peron na krótko przed przyjściem pociągu jednak w takim czasie, aby nie spowodować opóźnienia pociągu.

Również nie należy dopuszczać na perony pracowników kolejowych poza służbą.

Pozatym drzwi poczekalni mają być na klucz zamknięte.

§ 8. W chwili wjazdu pociągu na stację graniczną Oddziału, mają oczekiwać na właściwym peronie Naczelnicy Oddziałów Ruchowo-Handlowych i Drogowych, Parowozowni Głównych oraz Kontrolerzy ruchu i drogowi.

O ile pociąg nie ma postoju na stacji granicznej Oddziałów, Naczelnicy Oddziałów Ruchowo-Handlowych i Drogowych, oraz Parowozowni Głównych powinni wsiąść do pociągu na stacji ostatniego postoju.

§ 9. Zawiadowcy stacyj oczekiwać mają przyjścia pociągu na placu wraz z dyżurnym ruchu w przepisanym mundurze.

§ 10. Stacje macierzyste drużyn konduktorskich oraz Parowozownie Główne, leżące na linii biegu pociągu powinny przygotować rezerwowe drużyny konduktorskie i parowozy.

§ 11. Ostatni pociąg ruchu towarowego (bez przewozu osób) tego samego kierunku, w którym jedzie pociąg wiozący Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, należy do sąsiedniej stacji tak wyprawić, aby przybył na tę stację najpóźniej na 15 minut przed odejściem pociągu, którym jedzie Pan Prezydent Rzeczypospolitej.

Przy skrzyżowaniach różnica czasu pomiędzy czasami przyjazdu pociągu, którym jedzie Pan Prezydent Rzeczypospolitej i pociągu towarowego powinna wynosić również conajmniej 15 minut.

§ 12. Pociągi towarowe, które wyprzedza, względnie z którymi krzyżuje się pociąg zwyczajny z Panem Prezydentem Rzeczypospolitej, nie mogą prowadzić przekroczonej ilości osi lub tonnażu.

§ 13. Drużynom pociągowym pociągów spotykających pociąg, którym jedzie Pan Prezydent Rzeczypospolitej, nie wolno podczas postoju na stacji opuszczać posterunku służbowego.

§ 14. Drzwi i okna wagonów od strony pociągu, którym jedzie Pan Prezydent Rzeczypospolitej muszą być w tym czasie zamkięte.

Konduktorzy powinni się starać o spowodowanie możliwie szybkiego wsiadania i wysiadania podróżnych przy zachowaniu ciszy i zupełnego porządku, aby nie zakłócać spokoju Pana Pryzydenta Rzeczypospolitej.

§ 15. Na wypadek nagłej konieczności zatrzymania na szlaku pociągu, którym jedzie Pan Prezydent Rzeczypospolitej, powinien właściwy pracownik służby drogowej oczekiwać przybycia pociągu i o przyczynie zatrzymania powiadomić Nczelnika Oddziału Ruchowo-Handlowego.

Na stacjach powinien zawiadowca stacji zwracać się we wszystkich sprawach odnoszących się do pociągu, którym jedzie Pan Prezydent Rzeczypospolitej, do Naczelnika Oddziału Ruchowo-Handlowego.

§ 16. Zawiadowcy odcinków sygnałowych sprawdzą na czas należyte działanie urządzeń bezpieczeństwa i aparatów teletechnicznych tak, aby wzajemne porozumiewanie się stacji i ewentualnie dróżników nie napotykało na żadne trudności.

Zawiadowcy odcinków drogowych skontrolują przy współudziale torowych stan torów i nawierzchni oraz budynków położonych przy torach, jak również działanie zapór drogowych.

Wszelkie usterki należy natychmiast usunąć.

§ 17. Zapory drogowe należy zamknąć na 10 minut przed przejazdem pociągu zwyczajnego, którym jedzie Pan Prezydent Rzeczypospolitej.

Nr. 1/4a/75/120/37.

Poz. 122.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 24 listopada 1937 r. Nr. 118 w sprawie normy opału dla ogrzewania ubikacyj służbowych i kuchni dla drużyn konduktorskich.

Dyrekcja wyznacza nową normę opału do ogrzewania pomieszczeń służbowych w służbie ruchu w następującym wymiarze:

1. na opalenie jednego pieca na dobę — 8 kg. węgla kam.

2. na opalanie jednego pieca w poczekalniach i pomieszczeniach biurowych dodaje się 10% t. j. norma wyniesie 8,8 kg. węgla kam. na dobę.

3. na kuchnię przy salach wypoczynkowych dla drużyn konduktorskich po 12 kg. węgla kam. dziennie w ciągu całego roku z tym, że w drużynach o dużym ruchu w ciągu całej doby Naczelnicy Oddziałów mogą podnieść normę do 24 kg. węgla dziennie.

4. dla nastawni i posterunków zwrotniczych wyznacza się normę indywidualną jaka została określona przez komisje na podstawie zarządzenia Min. Kom. z dn. 21 maja 1937 r. Nr. R. O. IV 163/1.

5. na podpałkę wyznacza się miesięcznie na jedno palenisko 0,07 metra^3 drzewa.

6. czas ogrzewania pomieszczeń służbowych określa się na:

a) 150 dni w roku na liniach o dziennym tylko ruchu.

b) 180 dni w roku na liniach o 24 godzinnym ruchu.

Przy używaniu do ogrzewania pomieszczeń służbowych drzewa zamiast węgla — należy liczyć 1 kg. węgla kam. = 1,8 kg. drzewa.

Wyznaczona wyżej norma określa globalny rozchód opału, to jest przy normie podanej 1200 kg. wzgl. 1440 kg. węgla rocznie na 1 piec; zawiadowca stacji może w dnie szczególnie chłodne zużyć większą ilość węgla pod tym warunkiem, że w dnie cieplejsze przepał ten wyrówna i roczna norma węgla nie będzie przekroczona.

Jeżeli niektóre pomieszczenia służbowe ze względu na ich wilgotność i chłód, Dyrekcja wyznaczy normę specjalną na podstawie zaopiniowanego przez Oddział Ruchowo-Handlowy orzeczenia Komisji, składającej się z przedstawicieli służby ruchu (RK) i drogowej.

Okólnik ten zamienia okólnik Nr. 64 zbioru okólników W-łu Ruchu z ważnością od 1 grudnia 1937 roku.

Nr. I.1g 88/37.

Poz. 123.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dn. 29 listopada 1937 r. Nr. 119 w sprawie przeprowadzenia pociągów szczególnego znaczenia.

Zarządzeniem z dnia 22/11. 1937 r. Nr. R.O. Ij.250 52 Ministerstwo Komunikacji wyjaśniło, że przy przeprowadzaniu pociągów szczególnego znaczenia, które jednak nie podlegają pilotowaniu, kontrolerzy ruchu powinni zajmować miejsca w wagonie bagażowym, a w razie braku wagonu bagażowego w pierwszym wagonie pasażerskim za parowozem pociągowym, zaś kontrolerzy drogowi i mechaniczni — na parowozie pociągu.

Przy przejeździe pociągów nadzwyczajnych z Panem Prezydentem Rzeczypospolitej i równorzędnych, podlegających pilotowaniu, kontrolerzy ruchu, drogowy i mechaniczny mają zająć miejsce na parowozie pilotowym.

W czasie przejazdu pociągów nadzwyczajnych z Panem Prezydentem Rzeczypospolitej i równorzędnych, służbę ruchu wykonują dyżurni ruchu, zaś zawiadowcy stacji nie obejmują osobiście służby dyżurnego ruchu, lecz w myśl § 27 Przepisów N. R 14 są obowiązani tylko czuwać nad wykonaniem służby ruchu

Polecam właściwy personel dowodnie pouczyć.

Nr.I.4a.75/141/37.

Poz. 124.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dn. 8 listopada 1937 r. Nr. 120 w sprawie zapobieżenia strat Kolei z powodu opóźnienia dostawy przesyłek wskutek technicznych usterek w wagonach towarowych.

Opóźnienie dostawy przesyłek staje się coraz częstszym zjawiskiem.

Wynik dochodzeń służbowych stwierdza, że znaczna ilość przypadków opóźnienia dostawy przesyłek wynika z powodu usterek technicznych wagonów, powstających z winy personelu Służby Mechanicznej, stacyjnej, oraz drużyn konduktorskich, wskutek zaniedbania obowiązków służbowych.

Do tego rodzaju zaniedbań należą: nieodpowiednia naprawa zagrzanych czopów osi, powodująca nieraz kilkakrotne wyłączenie z pociągu wagonu ładownego dla usuwania tych samych usterek, długotrwała naprawa uszkodzeń technicznych wagonów, podstawianie pod naładunek wagonów technicznie nieodpowiednich, dopuszczanie przez drużyny konduktorskie do silnego nagrzania się czopów osi wagonów, co powoduje głębokie zarysowanie się ich i t. p.

Takie i podobne przewinienia powodują w następstwie odpowiedzialność kolei za nie terminową dostawę przesyłek lub znaczne wydatki na naprawę taboru, co naraża kolej na duże szkody materialne.

W związku z powyższym zarządzam co następuje:

1) Przed podstawieniem pod naładunek wagonów, stosownie do § 24 Przepisów Nr. R. 2 o gospodarce wagonami towarowymi, wagony powinny być poddane oględzinom pod względem czystości, zdatności do ruchu, oraz użyteczności pod dany naładunek.

2) Parowozownie powinny ściśle stosować zarządzenie z dnia 10 marca 1937 roku Nr.

II/3a.4/43-37 w sprawie postępowania z wagonami, wyłączonymi z ruchu z powodu zagrzanych osi, oraz mieć na uwadze zarządzenie z dnia 28/III-1931 r. Nr. II/3/1901/31 o odpowiedzialności kolei z tytułu przekroczenia terminu dostawy przesyłek, wywołanego grzaniem się czopa osi wagonu.

3) Parowozownie, stacje, drużyny konduktorskie i parowozowe powinny ściśle stosować zarządzenie z dnia 9 maja 1936 r., ogłoszone w Dzienniku Zarządzeń Nr. 3/1936, w sprawie badania stanu wagonów, oraz smarowania maźnic wagonów doczepianych do pociągów na stacjach pośrednich, na których nie ma smarowników.

4) Stosownie do postanowień § 12 przepisów Nr. M. 40 o podziale napraw wagonów, wagony naprawiane wskutek grzania się czopów osi powinny być okartkowywane na odległości do 50 km. Kartka (wzór niżej), powinna być naklejona na ostojnicy nad właściwą maźnicą, a nadto opaskę resorową należy oznaczyć skośnym krzyżem, wykonanym kredą. Zarówno okartkowanie jak i znak kredą powinien wykonać ślusarz, dokonywujący naprawę zagrzanego czopa osi i zgłosić to dyżurnemu ruchu.

5) O włączeniu do pociągu wagonu z naprawionym czopem osi, stacja powinna uczynić odnotację w raporcie pociągowym.

6) Wagon z naprawionym czopem osi drużyna konduktorska powinna obserwować w czasie biegu pociągu, czy nie widać wydzielania się dymu względnie, czy nie wyczuwa się charakterystycznego zapachu zagrzanych czopów osi.

Niezależnie od tego, wagon taki powinien być po przebiegu do 25 km. zbadany, czy nie grzeje się czop osi. Jeżeli postój pociągu na przestrzeni 25 km. nie jest przewidziany, należy go na jednej ze stacyj na tej przestrzeni zatrzymać. Postępowanie to ma na celu niedopuszczenie do powtórnego grzania się czopa osi.

Gdyby jednak stwierdzono, że naprawiony czop osi powtórnie zagrzał się, należy zwrócić się do maszynisty, który rozstrzygnie, czy wagon może być dalej prowadzony, czy też ma być wyłączony z pociągu do powtórnej naprawy, względnie przeładunku.

7) Za dopuszczenie do zarysowania się czopa osi, po przebiegu wagonu więcej niż 50 km. od stacji naprawy, ponosi odpowiedzialność służbową, nie wyłączając i materialnej, konduktor, który miał polecenie dozorować wagon.

8) Kartkę o dokonanej naprawie zagrzanego czopa osi, oraz ukośny krzyż na opasce resorowej, powinny być usunięte przez konduktora po przebiegu wagonu więcej jak 50 km. od stacji naprawy, jeżeli nie ma oznak grzania się naprawionego czopa.

9) Oddziały Ruchowo-Handlowe i parowozownie pouczą niezwłocznie o powyższym właściwych pracowników za pokwitowaniem oraz wykorzystają treść niniejszego zarządzenia przy okresowych pouczaniach pracowników.

Nr.II 3a.4/255/37.

(Wzór kartki)

D. O. K. P.
w RADOMIU

UWAGA

Na stacji ....

Naprawiono zagrzany czop osi

Dnia .... / .... 19...... r.

Podpis naprawiającego

....

OBWIESZCZENIE

Wynik Konkursu telegrafistów.

W wyniku konkursu telegrafistów, przeprowadzonego w 1937 r. na podstawie zarządzenia Dyrektora Kolei Nr. 61 z dn. 15.V r. b. (Dz. Zarz. Dyr. Nr. 12/1937) za najlepszego telegrafistę Dyrekcji Radomskiej na rok 1937/38 uznany został:

Nawojski Zygmunt, telegrafista stacji telegraficznej Radom-Dyrekcja, przyczym udzielona mu została pierwsza nagroda pieniężna w kwocie 200 zł.

Pozatym nagrodzeni zostali:

w grupie 1-szej:

1) Kozak Edward, asystent st. Trawniki nagrodą II w kwocie . . . 150 zł.
2) Duda Leon, stały prac. st. Kowel nagrodą III w kwocie . . . 100 zł.

w grupie 2-giej:

1) Majchrowski Józef, asystent st. Kowel nagrodą I w kwocie . . . 100 zł.
2) Raczkowski Adolf stały prac. st. Lublin nagrodą II w kwocie . . . 75 zł.
3) Zientalski Karol st-asyst. st. Dorohusk nagrodą III w kwocie . . . 50 zł.

Jako następnie szczególnie wyróżniający się dobrą pracą telegrafisty, na wyróżnienie zasłużyli:

w grupie 1-szej

1) Kozera Stanisław, asyst. stacji Małogoszcz.
2) Waszczuk Roman, stały prac. Dyrekcji.
3) Lutek Alojzy, czas. prac. st. Zdołbunów.
4) Jagiełło Jan, telegrafista st. Rabsztyn.
5) Witkowski Teofil prakt. st. Lublin.

w grupie 2-giej

1) Kozłowski Stanisław, asyt. st. Jaszczów.
2) Wójcicka Leokadia, stała prac. st. Kowel.
3) Posoch Aleksy, kontrakt. prac. st. Łuck.
4) Kozakowski Leon, telegr. st. Kielce.
5) Wolski Władysław, asyt. st. Kowel.
6) Czernik Mikołaj, telegrf. st. Kowel.

Nagrody pieniężne zostały wręczone nagrodzonym pracownikom w dniu 15 listopada rb. w Dyrekcji osobiście przez Naczelnika Służby Ruchu.

Część B.

Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej

z dnia 23 października 1937 r.

o czasowym zmniejszeniu liczby dni pracy, uważanych za tydzień podlegania obowiązkowi zabezpieczenia na wypadek bezrobocia w odniesieniu do niektórych kategorii robotników sezonowych.

Na podstawie art. 2 ust. 2 i art. 41 ustawy z dnia 18 lipca 1924 r. o zabezpieczeniu na wypadek bezrobocia (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr. 58, poz, 555) zarządzam co następuje:

§ 1. Zmniejsza się do czterech liczbę dni pracy, uważanych za tydzień podlegania obowiązkowi zabezpieczenia na wypadek bezrobocia w okresie 12 miesięcy przed dniem zgłoszenia prawa do zasiłków, w odniesieniu do bezrobotnych robotników sezonowych wszystkich kategorii, za których wkładka wynosi 4% (§ 1 rozporządzenia Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 6 lipca 1932 r. w sprawie robotników sezonowych, podlegających obowiązkowi zabezpieczenia na wypadek bezrobocia, Dz. U. R. P. Nr. 58, poz. 559), na warunkach wymienionych w § 2 rozporządzenia niniejszego.

§ 2. Przepis § 1 rozporządzenia niniejszego odnosi się do tych robotników sezonowych, którzy zgłoszą swe prawo do zasiłków w okresie od dnia wejścia w życie rozporządzenia niniejszego do dnia 31 marca 1938 r.

Ponadto bezrobotni robotnicy sezonowi, którzy przed dniem wejścia w życie rozporządzenia niniejszego zgłosili swe prawo do zasiłków, lecz zasiłków tych nie uzyskali z powodu braku warunku, przewidzianego w art. 2 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 18 lipca 1924 r. o zabezpieczeniu na wypadek bezrobocia, mogą do dnia 31 marca 1938 r. dokonać ponownego zgłoszenia prawa do zasiłków na podstawie § 1 rozporządzenia niniejszego. W tym przypadku przy ustalaniu uprawnień bezrobotnych do zasiłków miarodajna będzie data ponownego zgłoszenia się bezrobotnego o zasiłki.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1937 r.

Minister Opieki Społecznej:
Marian Zyndram-Kościałkowski

Przedruk z Dz. U. R. P. N 76 poz. 553 z 1937 r.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 26-11.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8.
Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za 1 wiersz 1 zł. za stronę 100 zł

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 5129-37